

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Malang merupakan salah satu kota terbesar di Jawa Timur, yang terletak disebelah selatan kota Surabaya dan merupakan salah satu kota terbesar di Indonesia menurut jumlah penduduk, jumlah penduduk Kota Malang pada periode Februari 2016 mencapai 883.810 jiwa. Kota Malang juga merupakan salah satu kota pendidikan yang terbesar di Indonesia, hal ini dapat dilihat dari banyaknya perguruan tinggi yang berskala nasional maupun perguruan tinggi yang berskala internasional, sehingga dapat mengakibatkan meningkatnya akan kebutuhan jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan pergerakan yang berjarak sedang atau jauh (<http://dispendukcapil.malangkota.go.id>).

Angkutan umum penumpang atau angkot di Kota Malang adalah salah satu sarana transportasi yang digunakan untuk melayani aktifitas masyarakat di Kota Malang. Terdapat 25 trayek angkutan umum di Kota Malang yang menghubungkan tiga terminal besar di Kota Malang, yaitu terminal Arjosari, terminal Gadang/Hamid Rusdi, dan terminal Landungsari. Salah satu angkutan umum di Kota Malang yaitu angkutan umum penumpang (AUP) trayek AT (Arjosari-Tidar) adalah angkutan umum penumpang yang beroperasi melayani penumpang dari terminal Arjosari ke terminal perumahan Tidar ataupun sebaliknya. Angkutan umum penumpang (AUP) trayek AT ini beroperasi melewati 3 kecamatan di kota Malang, yaitu Kecamatan Blimbing, Klojen, dan Sukun dengan jumlah penduduk

pada ketiga kecamatan tersebut pada tahun 2015 sebanyak 471.909 jiwa (<http://malangkota.bps.go.id>).

Panjang rute angkutan umum penumpang trayek AT yaitu ± 13 km dengan total armada keseluruhannya sebesar 53 kendaraan. Berdasarkan survey pendahuluan ada beberapa masalah kinerja angkutan umum ini yaitu diantaranya adalah angkutan umum penumpang trayek AT beroperasi rata-rata 3 pulang pergi (pp) atau 6 rit perjalanan setiap harinya, hal ini bisa dikatakan kurang karena untuk standar perolehan rit per kendaraan per hari semestinya 7 rit. Rute yang dilewati oleh angkutan umum penumpang trayek AT ini adalah rute yang biasanya terjadi kemacetan terutama pada jam-jam sibuk seperti di daerah pasar Blimbing atau Jalan A Yani, Jalan Ciliwung, dan Jalan Kawi. Waktu tunggu penumpang angkot jalur AT $\pm 2 - 5$ menit, hal ini dapat diasumsikan apakah jumlah armada yang terlalu banyak sehingga waktu tunggu penumpang tidak terlalu lama atau jumlah penumpang yang terbilang banyak sehingga tidak sebanding dengan kebutuhan armada yang tersedia. Sedangkan waktu yang ditempuh AUP trayek AT ± 1 jam dan selisih waktu antara kendaraan ± 5 menit. Dan masalah yang paling menonjol adalah dari sisi *load factor* pada jalur AT ini yaitu jumlah penumpang $\pm 4 - 6$ orang atau 42 % dari kapasitas duduk yang tersedia yaitu 12 penumpang, dari jumlah tersebut dapat dikatakan kurang dari standar yang telah ditetapkan oleh departemen perhubungan sebesar 70 % atau 8 penumpang sehingga kinerja angkutan umum penumpang trayek AT ini masih belum optimal.

Dari permasalahan yang terjadi diatas perlu diadakan studi evaluasi untuk kebutuhan jumlah armada angkutan umum penumpang (AUP) untuk trayek AT

dengan mempertimbangkan produktivitas angkutan umum penumpang dan parameter kinerja yaitu load faktor, frekuensi, headway, kecepatan tempuh dan waktu tempuh.

1.2 Identifikasi Masalah

1. Jumlah penumpang kurang dari standar yang telah ditetapkan.
2. Waktu tunggu penumpang $\pm 2 - 5$ menit.
3. Angkutan umum penumpang rute Arjosari - Tidar beroperasi rata-rata 3 pulang pergi (pp) atau 6 rit setiap harinya.

1.3 Rumusan Masalah

1. Bagaimana kinerja angkutan AUP trayek AT di Kota Malang pada saat ini (2016) ?
2. Bagaimana produktivitas AUP trayek AT di Kota Malang pada kondisi saat ini (2016) ?
3. Berapa kebutuhan jumlah armada yang optimal untuk AUP trayek AT di Kota Malang saat ini (2016) ?

1.4 Batasan Masalah

1. Tidak membahas biaya operasional kendaraan (BOK) dan tarif angkutan umum penumpang.
2. Tidak membahas pelayanan terhadap tingkat kepuasan penumpang
3. Tidak membahas perilaku pengemudi.
4. Tidak membahas pendapatan supir maupun operator angkot.
5. Tidak membahas mengenai kinerja jalan pada trayek

6. Tidak membahas tingkat pertumbuhan ekonomi masyarakat, dampak sosial dan aspek lalu lintas.

1.5 Tujuan Studi

1. Mengetahui kinerja AUP trayek AT di Kota Malang pada kondisi saat ini (2016)
2. Mengetahui produktivitas AUP trayek AT di Kota Malang pada saat ini (2016)
3. Mengetahui berapa kebutuhan jumlah armada yang sesuai untuk AUP trayek AT di Kota Malang saat ini (2016)

1.6 Manfaat Studi

Manfaat dari studi ini adalah sebagai masukan bagi instansi terkait dalam mengambil kebijakan untuk memperbaiki kebutuhan angkutan umum penumpang di Kota Malang yang sesuai.